Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/1679

03. 04. 78

Sachgebiet 611

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

A. Zielsetzung

Vereinfachung und Verbesserung der Steuererhebung sowie vordringliche Neuregelungen, insbesondere für die Steuererstattung, den Steuererlaß zugunsten von Behinderten, die Besteuerung von Anhängern und die Behandlung von DDR-Fahrzeugen.

B. Lösung

Die erforderliche Verwaltungsvereinfachung soll hauptsächlich durch die Einführung der obligatorischen Jahresversteuerung für Personenkraftwagen und kleinere Nutzfahrzeuge erreicht werden. Bei Beendigung der Steuerpflicht soll überzahlte Steuer künftig tageweise erstattet werden. Die Steuerbefreiung zugunsten von Behinderten wird nicht mehr von der wirtschaftlichen Lage abhängig gemacht; Kriegs- und Zivilbeschädigte werden gleichbehandelt. Für überzählige Anhänger ist auf Antrag unter bestimmten Voraussetzungen Steuer nicht mehr zu entrichten. Auch DDR-Fahrzeuge unterliegen bei vorübergehendem Aufenthalt der Besteuerung, sofern nicht durch Gegenseitigkeitsabkommen auf die Besteuerung verzichtet wird.

Der Entwurf stellt einen ersten Schritt zur Reform der Kraftfahrzeugbesteuerung dar.

C. Alternative

keine

D. Kosten

Entstehende Steuerausfälle werden durch Mehreinnahmen infolge Anhebung der Pkw-Steuer ausgeglichen. Zusätzliche Kosten durch die Ausführung des Gesetzes entstehen bei dem gegenwärtigen Umfang des Verkehrs nicht.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (44) — 522 16 — Kr 4/78

Bonn, den 3. April 1978

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Finanzen.

Der Bundesrat hat in seiner 454. Sitzung am 17. Februar 1978 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Für den Bundeskanzler
Der Bundesminister der Justiz

Dr. Vogel

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Dezember 1972 (BGBl. I S. 2209) wird wie folgt geändert:

1. § 1 erhält folgende Fassung:

„§ 1

Steuergegenstand

(1) Der Kraftfahrzeugsteuer unterliegt

1. das Halten von einheimischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen;
2. das Halten von gebietsfremden Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen, solange die Fahrzeuge sich im Geltungsbereich dieses Gesetzes befinden;
3. die widerrechtliche Benutzung von Fahrzeugen;
4. die Zuteilung von roten Kennzeichen, die von einer Zulassungsbehörde im Geltungsbereich dieses Gesetzes zur wiederkehrenden Verwendung für Probe- und Überführungsfahrten ausgegeben werden.

(2) Auf die Kraftfahrzeugsteuer sind diejenigen Vorschriften der Abgabenordnung anzuwenden, die für andere Steuern als Zölle und Verbrauchsteuern gelten."

2. Hinter § 1 wird folgender § 1 a eingefügt:

„§ 1 a

Begriffe

(1) Unter den Begriff Fahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes fallen Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger.

(2) Die in diesem Gesetz verwendeten Begriffe des Verkehrsrechts richten sich, wenn nichts anderes bestimmt ist, nach den jeweils geltenden verkehrsrechtlichen Vorschriften.

(3) Ein Fahrzeug ist vorbehaltlich des Absatzes 4 ein einheimisches Fahrzeug, wenn es unter die im Geltungsbereich dieses Gesetzes maßgebenden Vorschriften über das Zulassungsverfahren fällt.

(4) Ein Fahrzeug ist ein gebietsfremdes Fahrzeug, wenn es im Zulassungsverfahren eines anderen Staates zugelassen ist.

(5) Eine widerrechtliche Benutzung im Sinne dieses Gesetzes liegt vor, wenn ein Fahrzeug auf öffentlichen Straßen im Geltungsbereich dieses Gesetzes ohne die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Zulassung benutzt wird. Eine Besteuerung wegen widerrechtlicher Benutzung entfällt, wenn das Halten des Fahrzeugs von der Steuer befreit sein würde oder die Besteuerung bereits nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 oder 2 vorgenommen worden ist."

3. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) Nummer 3 a erhält folgende Fassung:

   „3 a. Fahrzeugen, solange sie ausschließlich verwendet werden

   a) zur Reinigung von Straßen oder Abwasseranlagen

   oder

   b) zur Abfallbeseitigung im Sinne des Abfallbeseitigungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Januar 1977 (BGBl. I S. 41) in der jeweils geltenden Fassung, ausgenommen die Beseitigung von Bodenaushub, Abraum, Bauschutt und Altöl. Als Abfallbeseitigung im Sinne dieses Gesetzes gilt die Beseitigung von Fäkalien auch dann, wenn diese kein Abfall im Sinne des Abfallbeseitigungsgesetzes sind, sowie die Beseitigung von Stoffen, die unter die Vorschriften nach § 1 Abs. 3 Nr. 1 des Abfallbeseitigungsgesetzes fällt.

   Voraussetzung ist, daß die Fahrzeuge äußerlich als für die bezeichneten Zwecke bestimmt erkennbar sind. Bei Fahrzeugen, die nicht für den Bund, ein Land, eine Gemeinde, einen Gemeindeverband oder einen Zweckverband zugelassen sind, ist außerdem Voraussetzung, daß eine Einsammlungs- oder Beförderungsgenehmigung nach § 12 des Abfallbeseitigungsgesetzes erteilt ist. Diese Voraussetzung entfällt, soweit es sich um die Beseitigung von Stoffen handelt, die unter die Vorschriften nach § 1 Abs. 3 Nr. 1 des Abfallbeseitigungsgesetzes fällt, und soweit die maßgeblichen gesetzlichen Vorschriften eine besondere Einsamm-

lungs- oder Beförderungsgenehmigung nicht vorsehen."

b) Die Nummern 5 und 5 a werden durch folgende neue Nummer 5 ersetzt:

„5. Kraftomnibussen und Personenkraftwagen mit acht oder neun Sitzplätzen einschließlich Führersitz sowie von Kraftfahrzeuganhängern, die hinter diesen Fahrzeugen mitgeführt werden, wenn das Fahrzeug während des Zeitraums, für den die Steuer zu entrichten wäre, zu mehr als 50 vom Hundert der insgesamt gefahrenen Strecke im Linienverkehr verwendet wird. Die Verwendung des Fahrzeugs ist, ausgenommen bei Oberleitungsomnibussen, buchmäßig nachzuweisen;".

c) In Nummer 7 a werden die Worte „oder von auswechselbaren Aufbauten" durch die Worte „, von auswechselbaren Aufbauten oder von Kraftfahrzeuganhängern" ersetzt.

d) Hinter Nummer 8 wird folgende Nummer 8 a eingefügt:

„8 a. Personenkraftwagen oder Krafträdern, solange die Fahrzeuge für Behinderte zugelassen sind, die infolge einer nicht nur vorübergehenden Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind. In seiner Bewegungsfähigkeit erheblich beeinträchtigt ist, wer infolge einer Einschränkung des Gehvermögens, auch durch innere Leiden, oder infolge von Anfällen oder von Störungen der Orientierungsfähigkeit nicht ohne erhebliche Schwierigkeiten oder nicht ohne Gefahren für sich oder andere Wegstrecken im Ortsverkehr zurückzulegen vermag, die üblicherweise noch zu Fuß zurückgelegt werden. Als erheblich beeinträchtigt gelten in jedem Fall Personen, die in ihrer Erwerbsfähigkeit nicht nur vorübergehend um mindestens 80 vom Hundert gemindert sind. Das Vorliegen der Voraussetzungen ist durch einen Ausweis, eine Bescheinigung oder einen Bescheid der zuständigen Versorgungsbehörden nach Maßgabe der hierfür geltenden Bestimmungen nachzuweisen. Alterserscheinungen finden in keinem Fall Berücksichtigung. Die Steuerbefreiung steht dem Behinderten nur für ein Fahrzeug und nur auf Antrag zu. Sie entfällt, wenn das Fahrzeug zur Beförderung von Gütern — ausgenommen Handgepäck —, zur entgeltlichen Beförderung von Personen — ausgenommen die gelegentliche Mitbeförderung — oder durch andere Personen zu Fahrten benutzt wird, die nicht im Zusammenhang mit der Fortbewegung oder der Haushaltsführung des Behinderten stehen."

e) Nummer 9 erhält folgende Fassung:

„9. Fahrzeugen, die aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes ausgeführt oder verbracht werden sollen und hierzu ein besonderes Kennzeichen erhalten."

f) In Nummer 10 werden ersetzt

aa) die Worte „im ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenen" durch das Wort „gebietsfremden",

bb) die Worte „in das Bundesgebiet" durch die Worte „in den Geltungsbereich dieses Gesetzes" und die Worte „im Bundesgebiet" durch das Wort „hier",

cc) die Worte „im Inland" durch die Worte „im Geltungsbereich dieses Gesetzes".

g) In Nummer 11 werden die Worte

„im ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenen Fahrzeugen, die aus dem Ausland zur Ausbesserung in das Bundesgebiet" durch die Worte „gebietsfremden Fahrzeugen, die zur Ausbesserung in den Geltungsbereich dieses Gesetzes" ersetzt.

h) In Nummer 12 werden ersetzt

aa) die Worte „im ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenen" durch das Wort „gebietsfremden",

bb) die Worte „des Auslands" durch die Worte „eines anderen Staates",

cc) die Worte „das Bundesgebiet" durch die Worte „den Geltungsbereich dieses Gesetzes".

i) In Nummer 13 werden die Worte „ausländischer Behörden" durch die Worte „von Behörden anderer Staaten" ersetzt.

4. In § 2 a Abs. 1 erhält Satz 2 folgende Fassung:

„Ist die mit der Eisenbahn zurückgelegte Strecke länger als 400 Kilometer, so wird eine Fahrt zweifach gerechnet, ist die mit der Eisenbahn zurückgelegte Strecke länger als 800 Kilometer, so wird die Fahrt dreifach gerechnet."

5. §§ 3 bis 9 werden durch folgende neue §§ 3 bis 5 ersetzt:

„§ 3

Dauer der Steuerpflicht

(1) Die Steuerpflicht dauert

1. bei einem einheimischen Fahrzeug, vorbehaltlich der Absätze 2 bis 5,
solange das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen ist, mindestens jedoch einen Monat;

2. bei einem gebietsfremden Fahrzeug, vorbehaltlich des Absatzes 2,
   solange sich das Fahrzeug im Geltungsbereich dieses Gesetzes befindet;
3. bei einem widerrechtlich benutzten Fahrzeug, solange die widerrechtliche Benutzung dauert, mindestens jedoch einen Monat;
4. bei einem roten Kennzeichen, solange das Kennzeichen benutzt werden darf, mindestens jedoch einen Monat.

(2) Fallen bei einem Fahrzeug die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung weg, so beginnt die Steuerpflicht mit dem Wegfall dieser Voraussetzungen. Die Steuerpflicht endet vorbehaltlich des Satzes 3 mit dem Eintritt der Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung. Wird ein Fahrzeug, dessen Halten von der Steuer befreit ist, vorübergehend zu anderen als den begünstigten Zwecken benutzt (zweckfremde Benutzung) so dauert die Steuerpflicht, solange die zweckfremde Benutzung währt, mindestens jedoch einen Monat.

(3) Wird ein einheimisches Fahrzeug während der Dauer der Steuerpflicht verändert und ändert sich infolgedessen die Höhe der Steuer, so beginnt die Steuerpflicht bei dem veränderten Fahrzeug mit der Änderung, spätestens mit der Aushändigung des neuen oder geänderten Fahrzeugscheins; gleichzeitig endet die frühere Steuerpflicht. Entsprechendes gilt, wenn sich die Höhe der Steuer aufgrund eines Antrags nach § 11 a Abs. 2 (Anhängerzuschlag) ändert.

(4) Wird ein einheimisches Fahrzeug vorübergehend stillgelegt oder endgültig aus dem Verkehr gezogen und wird dabei die Rückgabe oder Einziehung des Fahrzeugscheins und die Entstempelung des Kennzeichens an verschiedenen Tagen vorgenommen, so ist der letzte Tag maßgebend. Das Finanzamt kann für die Beendigung der Steuerpflicht einen früheren Zeitpunkt zugrunde legen, wenn der Steuerschuldner glaubhaft macht, daß das Fahrzeug seit dem früheren Zeitpunkt nicht benutzt worden ist und daß er die Abmeldung des Fahrzeugs nicht schuldhaft verzögert hat.

(5) Wird ein einheimisches Fahrzeug veräußert, so endet die Steuerpflicht für den Veräußerer in dem Zeitpunkt, in dem die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Veräußerungsanzeige bei der Zulassungsbehörde eingeht, spätestens mit der Aushändigung des neuen Fahrzeugscheins an den Erwerber; gleichzeitig beginnt die Steuerpflicht für den Erwerber.

§ 4

Entstehung der Steuer

Die Steuer entsteht mit Beginn der Steuerpflicht, bei fortlaufenden Entrichtungszeiträumen mit Beginn des jeweiligen Entrichtungszeitraums.

§ 5

Steuerschuldner

Steuerschuldner ist

1. bei einem einheimischen Fahrzeug
   die Person, für die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen ist,
2. bei einem gebietsfremden Fahrzeug
   die Person, die das Fahrzeug im Geltungsbereich dieses Gesetzes benutzt,
3. bei einem widerrechtlich benutzten Fahrzeug die Person, die das Fahrzeug widerrechtlich benutzt,
4. bei einem roten Kennzeichen
   die Person, der das Kennzeichen zugeteilt ist."

6. § 10 erhält folgende Fassung:

„§ 10

Bemessungsgrundlage

Die Steuer bemißt sich

1. bei Krafträdern und Personenkraftwagen nach dem Hubraum, soweit diese Fahrzeuge durch Hubkolbenmotoren angetrieben werden,
2. bei anderen Fahrzeugen nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht und der Anzahl der Achsen. Bei Sattelanhängern ist das verkehrsrechtlich zulässige Gesamtgewicht um die Sattellast zu vermindern."

7. § 11 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Nr. 1 und 2 erhält folgende Fassung:

   „(1) Die Jahressteuer beträgt für

	je 25 Kubikzentimeter Hubraum oder einen Teil davon	je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einen Teil davon	je 200 Kilogramm Gesamtgewicht oder einen Teil davon
	DM	DM	DM
1. Krafträder, die durch Hubkolbenmotoren angetrieben werden	3,60	—	—
2. Personenkraftwagen, die durch Hubkolbenmotoren angetrieben werden	—	15,00	—."

b) In Absatz 1 wird Nummer 5 Nummer 3.

c) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Steuer ermäßigt sich um 50 vom Hundert des Betrags, der sich nach Absatz 1 ergibt, für Fahrzeuge mit Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern gespeist werden (Elektrofahrzeuge)."

d) In Absatz 3 wird die Einleitung des Satzes 1 wie folgt gefaßt:

„(3) Für gebietsfremde Fahrzeuge beträgt die Steuer, wenn sie tageweise entrichtet wird, für jeden ganz oder teilweise im Geltungsbereich dieses Gesetzes zugebrachten Kalendertag."

e) In Absatz 4 wird Nummer 3 gestrichen.

f) Hinter Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Bei Berechnung der Steuer zählen angefangene Kalendertage als volle Tage. Der Tag, an dem die Steuerpflicht endet, wird nicht mitgerechnet, ausgenommen in den Fällen der tageweisen Entrichtung nach § 13 Abs. 3 und der Entrichtung für einen nach Tagen berechneten Zeitraum nach § 13 Abs. 4 Nr. 1 sowie nach § 13 Abs. 4 Nr. 2, soweit die Mindestbesteuerung vorgeschrieben ist."

8. Hinter § 11 wird folgender § 11 a eingefügt:

„§ 11 a

Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger

(1) Auf Antrag wird die Steuer für das Halten von Kraftfahrzeuganhängern mit Ausnahme von Wohnwagenanhängern nicht erhoben, solange die Anhänger ausschließlich hinter Kraftfahrzeugen, ausgenommen Krafträder und Personenkraftwagen, mitgeführt werden, für die eine um einen Anhängerzuschlag erhöhte Steuer erhoben wird oder die ausschließlich zur Zustellung oder Abholung nach § 2 Nr. 7 a verwendet werden. Voraussetzung für die Steuervergünstigung ist außerdem, daß den Anhängern ein amtliches Kennzeichen in grüner Schrift auf weißem Grund zugeteilt worden ist.

(2) Die um einen Anhängerzuschlag erhöhte Steuer wird auf Antrag des Eigentümers des Kraftfahrzeugs oder, im Falle einer Zulassung für einen anderen, des Halters erhoben, wenn hinter dem Kraftfahrzeug Anhänger mitgeführt werden sollen, für die nach Absatz 1 Steuer nicht erhoben wird. Dies gilt auch, wenn das Halten des Kraftfahrzeugs von der Steuer befreit ist, es sei denn, daß es ausschließlich zur Zustellung oder Abholung nach § 2 Nr. 7 a verwendet wird.

(3) Der Anhängerzuschlag für die Dauer eines Jahres beträgt, wenn das verkehrsrechtlich zulässige Gesamtgewicht des schwersten Kraftfahrzeuganhängers

1. nicht mehr als 10 000 Kilogramm beträgt, 1 402,50 Deutsche Mark,
2. mehr als 10 000 Kilogramm aber nicht mehr als 16 000 Kilogramm beträgt, 3 407,50 Deutsche Mark,
3. mehr als 16 000 Kilogramm beträgt, 5 957,50 Deutsche Mark.

Bei Sattelanhängern ist das verkehrsrechtlich zulässige Gesamtgewicht um die Sattellast zu vermindern.

(4) Wird ein einheimischer Kraftfahrzeuganhänger, bei dem nach Absatz 1 die Steuer nicht erhoben wird, hinter anderen als den nach Absatz 1 zulässigen Kraftfahrzeugen verwendet, so ist die Steuer zu entrichten, solange die bezeichnete Verwendung dauert, mindestens jedoch für einen Monat."

9. § 12 wird gestrichen.

10. § 13 erhält folgende Fassung:

„§ 13

Entrichtungszeiträume

(1) Die Steuer ist jeweils für die Dauer eines Jahres im voraus zu entrichten.

(2) Die Steuer darf, wenn die Jahressteuer mehr als 1 000 Deutsche Mark beträgt, auch für die Dauer eines Halbjahres und, wenn die Jahressteuer mehr als 2 000 Deutsche Mark beträgt, auch für die Dauer eines Vierteljahres entrichtet werden. In diesen Fällen beträgt die Steuer

1. wenn sie halbjährlich entrichtet wird,
   die Hälfte der Jahressteuer zuzüglich eines Aufgeldes in Höhe von drei vom Hundert;
2. wenn sie vierteljährlich entrichtet wird,
   ein Viertel der Jahressteuer zuzüglich eines Aufgeldes in Höhe von sechs vom Hundert.

Ein Wechsel des Entrichtungszeitraums ist nur zulässig, wenn die Änderung vor oder spätestens mit der Fälligkeit der neu zu entrichtenten Steuer angezeigt wird.

(3) Die Steuer darf bei gebietsfremden Fahrzeugen, die zum vorübergehenden Aufenthalt in den Geltungsbereich dieses Gesetzes gelangen, für einen Aufenthalt bis zu dreißig Tagen auch tageweise entrichtet werden, wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist; diese Voraussetzung entfällt für Fahrzeuge, die in den Staaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zugelassen sind. Die Tage des Aufenthalts im Geltungsbereich dieses Gesetzes brauchen nicht

unmittelbar aufeinander zu folgen. Eine Erstattung der tageweise entrichteten Steuer ist ausgeschlossen.

(4) Die Steuer ist für einen nach Tagen berechneten Zeitraum zu entrichten,

1. abweichend von den Absätzen 1 und 2
   a) mit Einwilligung oder auf Antrag eines Steuerschuldners, wenn dieser die Steuer für mehr als ein Fahrzeug schuldet und wenn durch die tageweise Entrichtung für mindestens zwei Fahrzeuge ein einheitlicher Fälligkeitstag erreicht wird,
   b) auf Anordnung des Finanzamts für längstens einen Monat, wenn hierdurch für bestimmte Gruppen von Fahrzeugen ein einheitlicher Fälligkeitstermin erreicht wird und diese Maßnahme der Vereinfachung der Verwaltung dient;
2. wenn die Steuerpflicht für eine bestimmte Zeit besteht.

Die Steuer beträgt in diesen Fällen für jeden Tag ein Dreihundertsechzigstel der Jahressteuer; Bruchteile eines Pfennigs bleiben unberücksichtigt. Zur Berechnung des zu entrichtenden Betrages wird das Jahr zu 360 und der Monat zu 30 Tagen gerechnet.

(5) Die zu entrichtende Steuer ist in den Fällen der Absätze 2 bis 4 auf volle Deutsche Mark nach unten abzurunden."

11. § 14 erhält folgende Fassung:

„§ 14

Steuerfestsetzung

(1) Die Steuer wird, wenn der Zeitpunkt der Beendigung der Steuerpflicht nicht feststeht, unbefristet, in allen anderen Fällen für einen bestimmten Zeitraum oder tageweise festgesetzt. Kann der Steuerschuldner den Entrichtungszeitraum wählen (§ 13 Abs. 2), so wird die Steuer für den von ihm gewählten Entrichtungszeitraum festgesetzt; sie kann auch für alle in Betracht kommenden Entrichtungszeiträume festgesetzt werden.

(2) Die Steuer ist neu festzusetzen

1. wenn die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung, eine Steuerermäßigung oder die Nichterhebung der Steuer für Kraftfahrzeuganhänger (§ 11 a Abs. 1) eintreten oder wegfallen oder wenn nachträglich festgestellt wird, daß die Voraussetzungen nicht vorgelegen haben oder nicht vorliegen,
2. wenn die Steuerpflicht endet, ausgenommen in den Fällen des § 13 Abs. 3. Die Steuerfestsetzung erstreckt sich auf die Zeit vom Beginn des Entrichtungszeitraums, in den das Ende der Steuerpflicht fällt, bis zum Ende der Steuerpflicht.

(3) Ist die Steuer nur für eine vorübergehende Zeit neu festzusetzen, so kann die nach Absatz 1 ergangene Steuerfestsetzung durch eine Steuerfestsetzung für einen bestimmten Zeitraum ergänzt werden. Die Ergänzungsfestsetzung ist auf den Unterschiedsbetrag zu beschränken.

(4) Die nach Absatz 1 ergangene Steuerfestsetzung bleibt unberührt, wenn der Steuerschuldner den regelmäßigen Standort eines Fahrzeugs in den Bezirk einer anderen Zulassungsbehörde verlegt. Dies gilt auch, wenn durch die Standortverlegung ein anderes Finanzamt zuständig wird.

(5) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, daß in den Fällen des § 13 Abs. 1 und 2 die Steuer durch die Zulassungsbehörde festzusetzen ist, wenn und soweit dadurch die Erhebung der Steuer erheblich erleichtert oder verbessert wird. Insoweit wird die Zulassungsbehörde als Landesfinanzbehörde tätig. Alle weiteren Aufgaben obliegen dem Finanzamt; es darf fehlerhafte Steuerfestsetzungen der Zulassungsbehörde aufheben oder ändern und unterbliebene Steuerfestsetzungen selbst vornehmen."

12. § 15 erhält folgende Fassung:

„§ 15

Nachweis der Besteuerung

(1) Die Zulassungsbehörde darf den Fahrzeugschein erst aushändigen, wenn nachgewiesen ist, daß den Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer genügt ist. Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, daß die Aushändigung des Fahrzeugscheins auch davon abhängig gemacht wird, daß

1. im Fallle der Steuerpflicht die Kraftfahrzeugsteuer oder ein ihrer voraussichtlichen Höhe entsprechender Betrag für den ersten Entrichtungszeitraum entrichtet ist oder
2. im Falle einer Steuerbefreiung die Voraussetzungen für die Steuerbefreiung nachgewiesen oder glaubhaft gemacht sind.

Die Landesregierung kann die Ermächtigung auf die zuständigen obersten Landesbehörden übertragen.

(2) Die oberste Finanzbehörde des Landes kann im Einvernehmen mit der für die Zulassungsbehörden zuständigen obersten Verwaltungsbehörde bestimmen, daß in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 und des § 14 Abs. 5 die Steuer oder ein entsprechender Betrag bei der Zulassungsbehörde oder einer für die Zulassungsbehörde zuständigen öffentlichen Kasse einzuzahlen ist. Insoweit wird die Zulassungsbehörde oder die für sie zuständige öffentliche Kasse als Landesfinanzbehörde tätig. Anord-

nungen nach Satz 1, in denen die im Einzelfall bestimmte Zulassungsbehörde oder die für sie zuständige Kasse zu bezeichnen ist, sind in dem für das jeweilige Land maßgeblichen Gesetz- oder Verordnungsblatt bekanntzumachen."

13. § 16 erhält folgende Fassung:

„§ 16

Abmeldung von Amts wegen

(1) Ist die Steuer nicht entrichtet worden, so hat die Zulassungsbehörde auf Antrag des Finanzamts den Fahrzeugschein einzuziehen, etwa ausgestellte Anhängerverzeichnisse zu berichtigen und das amtliche Kennzeichen zu entstempeln (Abmeldung von Amts wegen). Sie trifft die hierzu erforderlichen Anordnungen durch schriftlichen Verwaltungsakt (Abmeldungsbescheid). Widerspruch und Anfechtungsklage gegen den Abmeldungsbescheid haben keine aufschiebende Wirkung.

(2) Das Finanzamt kann die Abmeldung von Amts wegen auch selbst vornehmen, wenn die Zulassungsbehörde das Verfahren noch nicht eingeleitet hat. Absatz 1 Satz 2 und 3 gilt entsprechend. Das Finanzamt teilt die durchgeführte Abmeldung unverzüglich der Zulassungsbehörde mit und händigt dem Fahrzeughalter die vorgeschriebene Bescheinigung über die Abmeldung aus.

(3) Die Durchführung der Abmeldung von Amts wegen richtet sich nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz. Für Streitigkeiten über Abmeldungen von Amts wegen ist der Verwaltungsrechtsweg gegeben."

14. In § 17 Abs. 1 werden folgende Nummern 7 bis 9 angefügt:

„7. die völlige oder teilweise Befreiung von der Steuer für das Halten von gebietsfremden Fahrzeugen, die vorübergehend im Geltungsbereich dieses Gesetzes benutzt werden. Voraussetzung ist, daß Gegenseitigkeit gewahrt ist und die Befreiung dazu dient, eine Doppelbesteuerung zu vermeiden, den grenzüberschreitenden Verkehr zu erleichtern oder die Wettbewerbsbedingungen für einheimische Fahrzeuge zu verbessern;

8. eine befristete oder unbefristete Erhöhung der nach § 11 Abs. 3 anzuwendenden Steuersätze für bestimmte gebietsfremde Fahrzeuge, um diese Fahrzeuge einer Steuerbelastung zu unterwerfen, die der Belastung einheimischer Fahrzeuge bei vorübergehendem Aufenthalt im Heimatstaat der gebietsfremden Fahrzeuge mit Abgaben entspricht, die für die Benutzung von Fahrzeugen, die Benutzung von öffentlichen Straßen oder das Halten zum Verkehr auf öffentlichen Straßen erhoben werden;

9. eine besondere Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge, für die nach § 11 a Abs. 2 eine um einen Anhängerzuschlag erhöhte Steuer erhoben wird."

15. Hinter § 17 werden folgende §§ 18 bis 20 angefügt:

„§ 18

Aussetzung der Steuer

Der Bundesminister der Finanzen kann im Einvernehmen mit den obersten Finanzbehörden der Länder die Erhebung der Steuer bei gebietsfremden Fahrzeugen bis zu einem Jahr aussetzen, sobald mit dem Staat, in dem die Fahrzeuge zugelassen sind, Verhandlungen über ein Abkommen zum gegenseitigen Verzicht auf die Kraftfahrzeugsteuer aufgenommen worden sind. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger bekanntzumachen.

§ 19

Sonderregelung für bestimmte Behinderte

Behinderte, denen die Kraftfahrzeugsteuer im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Dezember 1972 (BGBl. I S. 2209) erlassen war, gelten im Sinne des § 2 Nr. 8 a dieses Gesetzes als in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt, solange sie in ihrer Erwerbsfähigkeit nicht nur vorübergehend um mindestens 50 vom Hundert gemindert sind.

§ 20

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die aufgrund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes."

Artikel 2

Übergangsvorschriften

Ändert sich aufgrund dieses Gesetzes für ein Fahrzeug der Entrichtungszeitraum, die Besteuerungsgrundlage oder der Steuersatz, so bleiben diese Änderungen bis zum Beginn des ersten Entrichtungszeitraums nach Inkrafttreten dieses Gesetzes außer Betracht. Die Kraftfahrzeugsteuer ist in diesen Fällen entsprechend der Festsetzung im bisherigen Steuerbescheid weiter zu entrichten, bis ein neuer Steuerbescheid erteilt wird. § 2 a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung dieses Gesetzes ist in allen Fällen anzuwenden, in denen der maßgebliche Erstattungszeitraum nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes endet.

Artikel 3

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Das Güterkraftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2132, 2480), zuletzt geändert durch Artikel 92 des Einführungsgesetzes zur Abgabenordnung vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3341), wird wie folgt geändert:

1. In § 54 Abs. 2 Nr. 3 werden hinter Buchstabe c folgende Buchstaben d und e eingefügt:

   „d) die Steuerbefreiung nach § 2 Nr. 7 a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes,

   e) die Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger nach § 11 a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes".

2. In § 87 a Abs. 2 werden hinter Nummer 4 folgende Nummern 5 und 6 eingefügt:

   „5. die Steuerbefreiung nach § 2 Nr. 7 a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes,

   6. die Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger nach § 11 a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes".

Artikel 4

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 und des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 5

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt mit dem Beginn des vierten auf seine Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Änderung des geltenden Rechts im Vorgriff auf eine Steuerreform

Die Konferenz der Landesfinanzminister und der Bundesminister der Finanzen sind im Frühjahr 1976 übereingekommen, eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe zu beauftragen, vordringliche Maßnahmen zur Verbesserung der Besteuerung im Rahmen des geltenden Steuerbescheidverfahrens vorzubereiten. Dem von der Arbeitsgruppe Anfang 1977 vorgelegten Vorschlag zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes hat die Finanzministerkonferenz am 29. April 1977 mit der Maßgabe zugestimmt, daß die mit Aufkommensminderungen verbundene Neuregelung aufkommensneutral gestaltet wird. Hierzu solle der Steuersatz für Personenkraftwagen künftig auf jährlich 15 DM je 100 ccm Hubraum (bisher 14,40 DM) festgesetzt werden.

Die Finanzministerkonferenz hat zugleich festgestellt, daß der Änderungsvorschlag einen ersten Schritt zur Reform der Kraftfahrzeugbesteuerung darstelle und daß sie an der Notwendigkeit einer grundlegenden Reform festhalte.

Mit dem vorliegenden Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes wird dem Wunsch der Finanzministerkonferenz entsprochen.

In der nachstehenden Übersicht sind Ursache, Zielsetzung und Konzept der wesentlichen Vorschläge zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes zusammengefaßt:

a) Vereinfachung und Verbesserung der Steuererhebung

Die Schwierigkeiten bei der Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer beruhen in erster Linie auf der nach wie vor anhaltenden außerordentlichen Zunahme des Bestandes an Personenkraftwagen (Pkw) im Geltungsbereich des KraftStG (Zuwachs von 4,5 Millionen Pkw im Jahre 1960 auf über 20 Millionen im Jahre 1977). Da die Steuer bisher nicht nur jährlich, sondern auch viertel- und halbjährlich entrichtet werden darf, hat dies dazu geführt, daß die Zahl der Fälligkeitstermine, an denen laufend Arbeiten wie Buchungen, Mahnungen und Beitreibungen anfallen, sich derart vervielfacht hat, daß die Arbeiten mit dem zur Verfügung stehenden Personal trotz zunehmenden Einsatzes von Maschinen nicht mehr effektiv bewältigt werden können.

Infolgedessen hat auch die Zahl der Steuerrückstände ständig zugenommen, z. B. von 185 000 im Jahre 1961 auf 662 000 im Jahre 1976. Aufgrund dieser Entwicklung entfällt auf die Kraftfahrzeugsteuer mehr als die Hälfte aller Steuerrückstandsfälle, so daß die Arbeit der Vollstreckungsstellen außerordenlich beeinträchtigt und die Beitreibung lohnenderer Fälle behindert wird. Der Einzelrückstand bei der Kraftfahrzeugsteuer beträgt nämlich nur etwa 250 DM, bei den anderen Steuern aber meistens ein Vielfaches.

Die vordringliche Entlastung der Finanzämter soll in der Hauptsache durch die obligatorische Jahresversteuerung für Pkw und kleinere Nutzfahrzeuge erreicht werden. Hierdurch entfällt die Hälfte aller mit den Fälligkeitsterminen verbundenen Arbeiten. Die Jahressteuer erscheint auch vertretbar, weil die Halter das Aufgeld ersparen. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß die Kraftfahrzeugsteuer nur etwa 3 v. H. der Gesamtkosten der Fahrzeughaltung beträgt. Die Einziehung der Steuer wird zusätzlich dadurch erleichtert, daß die Finanzämter das Recht erhalten, die Zwangsabmeldung (künftig: Abmeldung von Amts wegen) auch selbst vorzunehmen.

Zur weiteren Verbesserung der Steuerhebung sind die erforderlichen Rechtsgrundlagen dafür vorgesehen, daß die Erstversteuerung durch die Zulassungsbehörden vorgenommen werden kann oder daß die Zulassung vom Nachweis der Steuerentrichtung abhängig gemacht werden kann.

Zu einer erheblichen Entlastung sowohl für die Steuerbehörden als auch für die Behinderten wird auch die Umwandlung des bisherigen Steuererlasses für Personenkraftfahrzeuge Körperbehinderter in eine echte Steuerbefreiung führen, weil die Behinderten künftig gleich behandelt werden, Bescheinigungen über die Einkommen- oder Lohnsteuer entfallen und die Feststellung der Voraussetzungen für die Steuerbefreiung einschließlich der Nachprüfung im Rechtsbehelfsverfahren künftig den ohnehin damit befaßten Versorgungsbehörden bzw. den Sozialgerichten obliegen wird.

Zu einer Vereinfachung und Verbesserung des geltenden Bescheidverfahrens trägt noch eine Reihe anderer Änderungen bei, z. B. die Neuregelungen der widerrechtlichen Benutzung, der Dauer der Steuerpflicht, der tageweisen Berechnung der Steuer, der Steuerfestsetzung und der Standortverlegung.

b) Abbau von Wettbewerbsverzerrungen

Diese Gruppe von Vorschriften umfaßt im wesentlichen Änderungen und Ergänzungen bestehender Vorschriften, die den Wettbewerb unserer im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr eingesetzten Fahrzeuge behindern, und die Schaffung neuer Vorschriften, die einen fairen Wettbewerb fördern sollen. Besondere Bedeutung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr hat seit einigen Jahren das Problem der Anhängerbesteuerung erlangt. Anders als nach dem KraftStG werden in den meisten Nachbarstaaten nicht alle zur Güterbeförderung bestimm-

ten und zugelassenen Anhänger besteuert, sondern zumeist nur soweit sie tatsächlich auf öffentlichen Straßen verwendet werden. Für die im Geltungsbereich des KraftStG zugelassenen Anhänger zur Güterbeförderung soll daher künftig die Steuer auf Antrag nicht erhoben werden, wenn die Anhänger ausschließlich hinter Zugfahrzeugen mitgeführt werden, für die ein Anhängerzuschlag entrichtet wird. Auch die um einen Anhängerzuschlag erhöhte Steuer für Zugfahrzeuge wird nur auf Antrag erhoben. Es bleibt somit der unternehmerischen Entscheidung überlassen, für welche überzähligen Anhänger entsprechend dem Verkehrsbedürfnis Steuer nicht entrichtet und für welche Zugfahrzeuge zum Mitführen eigener oder fremder nicht versteuerter Anhänger unter demselben Gesichtspunkt ein Anhängerzuschlag gezahlt werden soll.

In den vergangenen Jahren konnten Wettbewerbsschwierigkeiten für unsere Fahrzeuge bei vorübergehendem Aufenthalt in anderen Staaten durch Abkommen mit den meisten Nachbarstaaten über einen gegenseitigen Verzicht auf die Erhebung von Kraftfahrzeugsteuern weitgehend behoben werden. Das notwendige schnelle Inkraftsetzen derartiger Vereinbarungen soll durch eine Rechtsverordnungsermächtigung für die Bundesregierung erleichtert werden. Die Ermächtigung wäre auch für entsprechende Vereinbarungen mit der DDR anwendbar. Dabei ist zu beachten, daß der Bundesminister der Finanzen künftig bei Aufnahme von Gegenseitigkeitsverhandlungen die Erhebung der Steuer bis zu einem Jahr aussetzen darf.

Es kommt vor, daß in anderen Staaten die nicht dort zugelassenen Fahrzeuge bei vorübergehendem Aufenthalt in diskriminierender Weise besteuert werden. Die Bundesregierung soll daher weiter die Möglichkeit erhalten, durch Rechtsverordnung in diesen Fällen eine entsprechende Besteuerung der in solchen Staaten zugelassenen Fahrzeuge bei vorübergehendem Aufenthalt im Geltungsbereich des KraftStG vorzunehmen.

Für die in der DDR oder in Berlin (Ost) zugelassenen Fahrzeuge läßt das geltende Recht eine Besteuerung bei vorübergehendem Aufenthalt im Geltungsbereich des Gesetzes nicht zu, während in der DDR und in Berlin (Ost) der Verkehr von im Geltungsbereich des KraftStG zugelassenen Fahrzeugen mit Verkehrsteuern und Straßenbenutzungsgebühren belastet ist. Deshalb sollen durch entsprechende Änderungen des Gesetzes und der Kraftfahrzeugsteuerdurchführungsverordnung 1961 künftig auch die in der DDR oder in Berlin (Ost) zugelassenen Fahrzeuge wie die in anderen Staaten zugelassenen Fahrzeuge bei vorübergehendem Aufenthalt im Geltungsbereich des KraftStG zur Steuer herangezogen werden, sofern ein Abkommen über einen gegenseitigen Steuerverzicht nicht zustande kommt.

c) Beseitigung von Unzuträglichkeiten und Anpassung an die Entwicklung

Diese Gruppe von Änderungen erstreckt sich auf einige sachlich nicht zusammenhängende Gesetzesregelungen, die entweder auf schwer abweisbare Kritik gestoßen sind oder aufgrund der tatsächlichen oder rechtlichen Entwicklung geändert werden müssen. Beides gilt vor allem für die Vorschriften über den Steuererlaß für Personenkraftfahrzeuge Körperbehinderter. § 45 des Schwerbehindertengesetzes in der Fassung vom 29. April 1974 (BGBl. I S. 1005) schreibt vor, daß die Vorschriften über Vergünstigungen für Behinderte so zu gestalten sind, daß sie der Art und Schwere der Behinderung unabhängig von ihrer Ursache Rechnung tragen. Mit der neuen Steuerbefreiung wird diesem Grundsatz Rechnung getragen.

Stark umstritten ist auch die geltende Beschränkung der Erstattung von Kraftfahrzeugsteuer bei vorzeitiger Beendigung der Steuerpflicht auf volle Monate. Aus Gründen der Steuergerechtigkeit und im Hinblick auf die zunehmende Automation läßt sich bei der vorliegenden Umgestaltung des geltenden Rechts der Übergang zur tageweisen Erstattung nicht mehr zurückstellen. Es wird daher vorgeschlagen, bei Beendigung der Steuerpflicht künftig einen Abschlußbescheid unter tageweiser Berechnung der Steuer zu erteilen. Aufgrund der Abrechnung in diesem Bescheid wird die überzahlte Steuer dementsprechend nach den Vorschriften der Abgabenordnung tageweise erstattet.

Durch die Entwicklung weitgehend überholt sind auch die Befreiungsvorschriften für Fahrzeuge zur Straßenreinigung sowie zur Müll- oder Fäkalienabfuhr. Sie sind deshalb an das Abfallbeseitigungsrecht und die technische Entwicklung angepaßt worden.

Zu erwähnen ist schließlich noch die erforderliche Aufhebung des besonderen steuerlichen Pkw-Begriffs in § 10 KraftStG. Der Pkw-Begriff richtet sich nunmehr nach dem Verkehrsrecht, das auch mit dem internationalen Recht übereinstimmt.

2. Stand der Automation bei der Kraftfahrzeugsteuer

Für eine Verbesserung des Steuerbescheidverfahrens ist die Automation der Festsetzung und Erhebung der Steuer von entscheidender Bedeutung.

Bereits in den fünfziger Jahren wurde in einigen Ländern ein teilmaschinelles Verfahren (Lochkartenverfahren) entwickelt, das vor allem für Ballungsgebiete gedacht war und die Überwachung der Zahlungseingänge verbessern sollte.

Im Laufe der sechziger Jahre folgten in mehreren Ländern umfassende ADV-Verfahren für die Steuerfestsetzung und -erhebung (Sollstellung, Buchung und Abrechnung) der Kraftfahrzeugsteuer (einschl. der Erstellung von Steuerbescheiden, Mahnungen, Rückstandsanzeigen und vorgefertigten Zahlungs- und Überweisungsträgern sowie eines Bankabrufverfahrens). Die Übernahme und Einführung dieses vollautomatisierten Verfahrens in den anderen Ländern wurde zeitweise im Hinblick auf die Pläne zur Einführung eines Plakettenverfahrens unterbrochen. Im Oktober 1976 war folgender Automationsstand erreicht:

Verfahren	Länder	Fahrzeuge		v. H.
		im Verfahren	von insgesamt	
teilmaschinell	5	4 304 000	9 675 000	*44,5*
vollautomatisiert	5	6 875 000	10 049 000	*68,4*
personell	1	—	933 000	
insgesamt		11 179 000	20 657 000	*54,1*

II. Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen gehen aus der nachstehenden Tabelle hervor. Zusätzliche Kosten der Ausführung des Gesetzes entstehen nicht. Die Neuregelung wird vielmehr zu einer merklichen Verminderung des Verwaltungsaufwands bei den Ländern führen, die grob auf 20 v. H. des Gesamtaufwands geschätzt wird.

Gesetzentwurf zur Änderung

Lfd. Nr.	Maßnahme	Haushaltsmehrbelastung (—)/						
		Entstehungsjahr 1978	Rechnungsjahr 1978			Rechnungsjahr 1979		
				davon			davon	
		insgesamt	insgesamt	Bund	Länder	insgesamt	Bund	Länder
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Befreiung zugunsten von Behinderten	− 53	− 53		− 53	− 73		− 73
2	tageweise Erstattung bei Beendigung der Steuerpflicht	− 30	− 30		− 30	− 42		− 42
3	Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger	− 32	− 32		− 32	− 44		− 44
4	Befreiung von Fahrzeugen zur Abfallbeseitigung	− 4	− 4		− 4	− 5		− 5
5	Steuervergünstigungen für den kombinierten Verkehr	− 1	− 1		− 1	− 1		− 1
6	Anhebung des Steuersatzes für Pkw	+122	+122		+122	+173		+173
		+ 2	+ 2			+ 8		

des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Haushaltsentlastung (+) in Millionen DM								
Rechnungsjahr 1980			Rechnungsjahr 1981			Rechnungsjahr 1982		
insgesamt	davon		insgesamt	davon		insgesamt	davon	
	Bund	Länder		Bund	Länder		Bund	Länder
10	11	12	13	14	15	16	17	18
− 76		− 76	− 79		− 79	− 82		− 82
− 44		− 44	− 46		− 46	− 48		− 48
− 46		− 46	− 48		− 48	− 50		− 50
− 5		− 5	− 5		− 5	− 6		− 6
− 1		− 1	− 2		− 2	− 2		− 2
+180		+180	+187		+187	+195		+195
+ 8			+ 7			+ 7		

III. Einzelbegründung

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

§ 1 — Steuergegenstand

Im Absatz 1 ist der bisherige Grundtatbestand des Haltens von Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen auf das Halten von einheimischen und von gebietsfremden Fahrzeugen aufgespalten worden. Die bisherige Unterscheidung zwischen Fahrzeugen, die im deutschen, und Fahrzeugen, die im ausländischen Zulassungsverfahren zugelassen sind (z. B. in § 4 KraftStG 1972, in § 2 KraftStDV 1961 als deutsche und außerdeutsche Fahrzeuge bezeichnet) stimmt mit den tatsächlichen Verhältnissen nicht mehr überein und bedarf der Richtigstellung. Es erschien zweckmäßig, diese in Anlehnung an den nicht verabschiedeten Regierungsentwurf eines KraftStG 1975 (BR-Drucksache 701/73) im § 1 des Gesetzes vorzunehmen. Das Halten von gebietsfremden Fahrzeugen soll im übrigen für die Steuer nur solange erheblich sein, wie die Fahrzeuge sich im Geltungsbereich des Gesetzes befinden. Dieser auch an anderen Stellen des Gesetzes verwendete neue Begriff, der das Bundesgebiet einschließlich Berlin (West) umfaßt, ersetzt die bisherigen unterschiedlichen Begriffe wie Inland und Bundesgebiet und — mit negativen Vorzeichen — auch Ausland und ausländisch.

Neben den beiden neuen Tatbeständen bilden die widerrechtliche Benutzung und die Zuteilung von roten Kennzeichen den Steuergegenstand, letztere jedoch aus Vereinfachungsgründen beschränkt auf rote Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung. Die Begriffe einheimische und gebietsfremde Fahrzeuge sind ebenso wie die widerrechtliche Benutzung in § 1 a definiert. Die Zuteilung von roten Kennzeichen richtet sich nach dem Verkehrsrecht. Die vier Tatbestände sind alternativ nebeneinander gestellt (vgl. auch § 1 a Abs. 3, 4 und 5).

In der neueren Fachliteratur ist die Kraftfahrzeugsteuer verschiedentlich den Verbrauchsteuern zugerechnet worden. Durch den neuen Absatz 2 soll klargestellt werden, daß auf die Kraftfahrzeugsteuer die Vorschriften der Abgabenordnung anzuwenden sind, die für Besitz- und Verkehrsteuern gelten.

Zu Nummer 2

§ 1 a — Begriffe

Nach Absatz 1 wird das Wort „Fahrzeug" im Gesetz als Kurzbezeichnung für die Worte „Kraftfahrzeug" und „Kraftfahrzeuganhänger" verwendet. Dies entspricht dem geltenden Recht.

Die Bestimmung des Absatzes 2 lehnt sich an § 1 KraftStDV 1961 an. Sie entspricht dem Rechtsgrundsatz, daß die einem bestimmten Rechtsgebiet entnommenen Begriffe sich nach den Vorschriften dieses Rechtsbereiches richten, sofern durch Spezialnormen nichts anderes bestimmt ist. Die Bestimmung gilt aufgrund der Änderung des § 10 auch für die Begriffe des Personenkraftwagens und des Kraftomnibusses. Im einzelnen wird hierzu auf die Begründung zu Nummer 6 Bezug genommen.

Die Unterscheidung zwischen den in den Absätzen 3 und 4 bestimmten Begriffen „einheimische" und „gebietsfremde" Fahrzeuge ist vornehmlich verfahrensrechtlich von Bedeutung. Bei gebietsfremden Fahrzeugen wird die Steuer, wie international üblich, beim Eingang in den Geltungsbereich des Gesetzes erhoben. Sie kann in Tagessätzen entrichtet werden, die unter Berücksichtigung der erforderlichen Pauschalierung den für einheimische Fahrzeuge geltenden Steuersätzen entsprechen.

Die Unterscheidung hängt wie bisher (§ 2 KraftStDV 1961) von dem Zulassungsverfahren ab, dem das Fahrzeug unterliegt. Die noch aus der Vorkriegszeit stammende Einteilung in deutsche und außerdeutsche Fahrzeuge konnte aber schon zur Vermeidung einer Übergriffsregelung nicht beibehalten werden. Nach der neuen Abgrenzung rechnen deshalb zu den einheimischen Fahrzeugen nur Fahrzeuge, die dem Zulassungsrecht im Geltungsbereich des Gesetzes unterliegen, während die gebietsfremden Fahrzeuge neben den im Ausland zugelassenen Fahrzeugen auch die in der DDR oder in Berlin (Ost) zugelassenen Fahrzeuge (DDR-Fahrzeuge) umfassen. Damit wird zugleich klargestellt, daß DDR-Fahrzeuge keine ausländischen Fahrzeuge sind. Ferner wird hierdurch in Verbindung mit entsprechenden weiteren Anpassungen im Gesetz und in der KraftStDV die Grundlage dafür geschaffen, daß DDR-Fahrzeuge bei vorübergehendem Aufenthalt im Geltungsbereich des Gesetzes künftig in gleicher Weise der Besteuerung unterliegen wie Fahrzeuge, die in anderen Staaten zugelassen sind. Andererseits wird durch die Neuabgrenzung auch für DDR-Fahrzeuge die Möglichkeit eröffnet, daß sie ebenso wie die Fahrzeuge der meisten Nachbarstaaten im Wege eines Gegenseitigkeitsabkommens von der Steuer freigestellt werden (vgl. § 17 Abs. 1 Nr. 7). Bei rechtzeitiger Aufnahme entsprechender Verhandlungen läßt § 18 außerdem zu, daß die Steuer erst gar nicht erhoben, sondern von vornherein ausgesetzt wird.

Bei der widerrechtlichen Benutzung von Fahrzeugen (Absatz 5) knüpft die Steuer wie bisher an die Fahrzeugbenutzung an. Der Umfang der widerrechtlichen Benutzung ist aber erheblich eingeschränkt worden. Eine widerrechtliche Benutzung kommt künftig nur noch dann in Betracht, wenn ein nicht zugelassenes Fahrzeug auf öffentlichen Straßen im Geltungsbereich des Gesetzes benutzt wird. Eine Besteuerung wegen widerrechtlicher Benutzung scheidet aus, wenn das Fahrzeug bereits nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 oder 2 besteuert ist (Ausschluß einer Doppelbelastung) oder wenn bei ordnungsgemäßer Zulassung Steuerfreiheit gegeben wäre.

Zu Nummer 3 — Steuerbefreiungen

§ 2 Nr. 3 a — Fahrzeuge zur Abfallbeseitigung

Die Vorschrift ersetzt und erweitert die bisherige Steuerbefreiung für Fahrzeuge zur Straßenreinigung,

zur Müll- oder zur Fäkalienabfuhr. Die Änderungen sind durch die Entwicklung der Verhältnisse und des Abfallbeseitigungsrechts geboten.

Die bestehende Beschränkung des begünstigten Zwecks auf Straßenreinigung sowie Müll- oder Fäkalienabfuhr ist im Hinblick auf die außerordentliche Zunahme der dem Müll vergleichbaren Abfallstoffe schon seit Jahren als zu eng und überholt angesehen worden. So ist schon 1971 im Finanzausschuß des Deutschen Bundestages eine Gleichstellung der Fahrzeuge zur Beseitigung von umweltschädlichen Stoffen beantragt worden (vgl. S. 14 des Kurzprotokolls über die 47. Sitzung des Finanzausschusses am 2. Dezember 1971). Auch Fahrzeuge zur Reinigung von Abwasseranlagen konnten bisher nur aufgrund einer weiten Auslegung in die Steuerbefreiung einbezogen werden. Inzwischen ist ein modernes Abfallbeseitigungsrecht entwickelt worden, dessen Kernstück das Abfallbeseitigungsgesetz (AbfG) vom 7. Juni 1972 (BGBl. I S. 873) ist. Deshalb sind die Befreiungstatbestände schon 1973 in dem nicht verabschiedeten Entwurf eines KraftStG 1975 unter Anpassung an den im AbfG verwendeten Begriff der Abfallbeseitigung neu formuliert worden. Die vorliegende Fassung schließt weitgehend an den Entwurf von 1973 an. Inzwischen hat es sich aber herausgestellt, daß zur Abfallbeseitigung immer mehr moderne Spezialfahrzeuge verwendet werden, die nicht nur hierfür geeignet und bestimmt sind und die auch vielfach mit besonderen mit ihnen nicht fest verbundenen Einrichtungen versehen sind. Außerdem wird die Abfallbeseitigung und -verwertung zunehmend auch von Gesellschaften durchgeführt, an denen neben gewerblichen Betrieben die öffentliche Hand wesentlich oder überwiegend beteiligt ist. Es erschien daher unumgänglich, die hierdurch aufgeworfenen Probleme in die Neuregelung miteinzubeziehen.

Im einzelnen entspricht die neue Steuerbefreiung unter Buchstabe a dem bisherigen Recht mit der bereits im Billigkeitswege zugelassenen Ausdehnung auf Fahrzeuge zur Reinigung von Abwasseranlagen. Unter Buchstabe b wird anstelle der Abfuhr von Müll oder Fäkalien die Abfallbeseitigung unter Ausnahme bestimmter Abfallstoffe begünstigt. Als Abfälle sind in § 1 Abfallbeseitigungsgesetz bewegliche Sachen definiert, deren sich der Besitzer entledigen will oder deren geordnete Beseitigung zur Wahrung des Wohls der Allgemeinheit geboten ist. Nach einem Merkblatt der Zentralstelle für Abfallbeseitigung beim Bundesgesundheitsamt wird zwischen folgenden Abfallarten unterschieden:

Hausmüll, Sperrmüll, Straßenkehrricht, Gartenabfälle, Krankenhausabfälle, Bodenaushub, Bauschutt, Klärschlamm, Industrieabfälle, feste Ölabfälle, ölgetränkte Erde, schlammige Ölabfälle, flüssige Ölabfälle, Altöl, Autowracks, Tierexkremente, Schlachtabfälle, Kadaver, Tierkörper, Konfiskate, radioaktive Abfälle. Die Industrieabfälle umfassen sowohl feste als auch schlammige Abfälle. Hierunter fallen die meisten umweltschädlichen Stoffe.

Die im Entwurf getroffenen Ausnahmen für Bodenaushub, Bauschutt und den vorsorglich aufgeführten Abraum sind schon deswegen geboten, weil die Steuerbefreiung wie bisher auf Fahrzeuge im Dienst der öffentlichen Hygiene angelegt ist. Altöltransporte werden bereits in Form öffentlicher Zuschüsse begünstigt.

Das Erfordernis der Abfallbeseitigung führt gegenüber dem geltenden Recht nicht nur zu einer Erweiterung der steuerfrei zu befördernden Stoffe, sondern auch zu einer deutlichen Abgrenzung und Einschränkung. Die Abfallbeseitigung beginnt mit dem Einsammeln und Befördern und endet regelmäßig mit dem Ablagern. Sie schließt neben der erforderlichen Zwischenlagerung je nach Beseitigungsart auch das Behandeln ein. Hierunter ist jedoch lediglich das Aufbereiten, Verbrennen, Kompostieren u. ä. zur ordnungsgemäßen Beseitigung zu verstehen. Die Grenze zur Verwertung ist in Einzelfällen fließend. Der Abtransport von industriellen Reststoffen zur weiteren Verwertung ist keine Abfallbeseitigung.

Die Steuerbefreiung ist wie bisher davon abhängig, daß die Fahrzeuge ausschließlich zu den begünstigten Zwecken verwendet werden und äußerlich als dafür bestimmt erkennbar sind.

Die Beschränkung der Steuerbefreiung bei nicht für Gebietskörperschaften zugelassenen Fahrzeugen auf besonders beschaffene Spezialfahrzeuge ist in Anpassung an die Entwicklung entfallen und durch die neue zusätzliche Voraussetzung ersetzt worden, daß eine Einsammlungs- oder Beförderungsgenehmigung nach § 12 AbfG erteilt ist. Diese Genehmigung bietet den Ansatz für eine neue Abgrenzung und Kontrolle, deren Entwicklung der Praxis überlassen werden muß. Die anfangs erwähnten Gesellschaften, an denen die öffentliche Hand beteiligt ist, unterliegen dieser zusätzlichen Voraussetzung ebenso wie die Unternehmer, die Fahrzeuge zur Reinigung von Straßen oder Abwasseranlagen betreiben. Die Voraussetzung entfällt, wenn es sich um die Beseitigung von Stoffen handelt, die in bestimmten Spezialgesetzen, z. B. dem Tierkörperbeseitigungsgesetz, geregelt ist.

§ 2 Nr. 5 — Linienomnibusse

Die Vorschrift tritt an die Stelle der Steuerbefreiungen für Oberleitungsomnibusse und der hinter ihnen mitgeführten Anhänger sowie für überwiegend im Linienverkehr verwendete Kraftomnibusse (§ 2 Nr. 5 und 5 a KraftStG 1972). Wegen der Anpassung des steuerlichen Pkw-Begriffs an das Verkehrsrecht erschien es notwendig, für die bisher als Kraftomnibusse geltenden Personenkraftwagen mit acht oder neun Sitzplätzen die Steuerfreiheit beizubehalten. Hierbei handelt es sich überwiegend um Fahrzeuge, die im Schüler- und Arbeiterlinienverkehr eingesetzt werden. Die Freistellung der Anhänger ist auf solche Anhänger ausgedehnt worden, die in Sonderfällen noch hinter anderen Linienomnibussen mitgeführt werden dürfen. Die Steuerbefreiung ist, soweit es sich nicht um die nur im Linienverkehr eingesetzten Oberleitungsomnibusse handelt, von dem buchmäßigen Verwendungsnachweis abhängig.

§ 2 Nr. 7 a — kombinierter Verkehr

Die Ergänzung der zur Förderung des kombinierten Verkehrs bestimmten Steuerbefreiung schließt eine Lücke des geltenden Rechts. Bisher sind nur die ausschließlich zur An- und Abfuhr von Behältern und Wechselaufbauten zu oder von der Eisenbahn oder einem Binnenschiff verwendeten Fahrzeuge befreit. Künftig sollen mit solchen Fahrzeugen ohne Beeinträchtigung der Steuerbefreiung auch Kraftfahrzeuganhänger zu oder von der Eisenbahn gefahren werden können, wenn die Anhänger im Huckepackverkehr mit der Eisenbahn befördert werden oder befördert worden sind.

§ 2 Nr. 8 a — Personenkraftwagen oder Krafträder von Behinderten

Nach dem geltenden Recht (§ 3 KraftStG 1972) kann Körperbehinderten, die infolge ihrer Körperbehinderung ein Personenkraftfahrzeug halten, die Steuer für ein Fahrzeug auf Antrag erlassen werden. Schwerkriegsbeschädigte und bestimmte ihnen gleichgestellte Personen erhalten den Steuererlaß in vollem Umfang ohne Rücksicht auf ihre wirtschaftlichen Verhältnisse, wenn ihre Erwerbsfähigkeit um mindestens 50 v. H. gemindert ist. Den anderen Körperbehinderten (Kriegsbeschädigte mit einer um weniger als 50 v. H. geminderten Erwerbsfähigkeit, Zivilbeschädigte) kann die Steuervergünstigung nur dann ganz oder teilweise gewährt werden, wenn sie auf die Benutzung eines Personenkraftfahrzeugs nicht nur vorübergehend angewiesen, d. h. wenn sie erheblich gehbehindert sind. Dabei sind Art und Schwere der Körperbehinderung sowie die wirtschaftlichen Verhältnisse des Körperbehinderten zu berücksichtigen.

Die für Schwerkriegsbeschädigte günstigere Erlaßregelung beruhte bisher auf der Erwägung, daß der Staat gegenüber diesen Personen wegen der Ursache ihrer Körperbehinderung eine besondere Fürsorgepflicht habe. Es wurde jedoch, insbesondere auch im Deutschen Bundestag, immer wieder gefordert, die Steuervergünstigung für die Zivilbeschädigten der der Kriegsbeschädigten anzugleichen.

Die vorgeschlagene Neuregelung lehnt sich eng an das Behindertenrecht, insbesondere an die §§ 3 und 45 des Schwerbehindertengesetzes an. Sie sieht für alle Behinderten, unabhängig davon, ob es sich um Kriegs- oder Zivilbeschädigte handelt, auf Antrag gleichmäßig volle Steuerbefreiung für einen Personenkraftwagen oder ein Kraftrad vor, wenn der Behinderte in seiner Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt ist. Dieser Begriff, der in der Vorschrift definiert ist, umfaßt nicht nur Körperbehinderte, sondern nach seiner näheren Bestimmung auch Personen, die durch innere Leiden oder infolge von Anfällen oder von Störungen der Orientierungsfähigkeit in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind. Wer in seiner Erwerbsfähigkeit um mindestens 80 v. H. gemindert ist, gilt als in seiner Bewegungsfähigkeit erheblich beeinträchtigt. Die Feststellung der Beeinträchtigung obliegt den zuständigen Versorgungsämtern, die allein befugt sind, hierüber Ausweise, Bescheinigungen oder andere Bescheide zu erteilen. Die Befreiung ist daher von der Vorlage einer Bescheinigung dieser Stellen abhängig.

Einkommensgrenzen bestehen für die Steuerbefreiung nicht mehr. Schwerkriegsbeschädigte und gleichgestellte Personen, denen beim Ablauf des KraftStG 1972 die Steuer voll erlassen war und die in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr nicht erheblich behindert sind, sind in einer Übergangsvorschrift den begünstigten Behinderten gleichgestellt, solange die Minderung der Erwerbsfähigkeit mindestens 50 v. H. beträgt.

Von einer besonderen Steuerbefreiung für Kraftfahrzeuganhänger zur Mitbeförderung von Krankenfahrstühlen von Behinderten wurde abgesehen, weil es sich um Einzelfälle handelt, in denen regelmäßig die Voraussetzungen für einen Erlaß des Steueranspruchs nach § 227 AO 1977 gegeben sind.

Bei zweckfremder Benutzung — Güterbeförderung, entgeltliche Personenbeförderung und Benutzung außerhalb der Fortbewegung oder Haushaltsführung des Behinderten — entfällt die Befreiung. Die Umstellung, die aus verschiedenen Gründen geboten ist — insbesondere aufgrund des § 45 Schwerbehindertengesetz und der Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs — trägt durch den Wegfall der Einkommensgrenzen und den Übergang der Feststellungspflicht auf die ohnehin damit befaßten Versorgungsämter ganz erheblich zur Entlastung der Finanzbehörden und der Steuergerichte bei. Aufgrund der einheitlichen Praxis der Versorgungsämter ist eine gleichmäßige Behandlung des begünstigten Personenkreises sichergestellt.

§ 2 Nr. 9 — zur Ausfuhr bestimmte Fahrzeuge

Die bisher geltende Frist von zehn Tagen für die steuerbefreite Ausfuhr von Fahrzeugen mit länglichrundem Kennzeichen soll künftig entfallen. Außerdem kommt es nicht mehr auf das Merkmal „mit eigener Triebkraft" an. Soweit es sich um Nutzfahrzeuge handelt, die mit einem im Geltungsbereich des KraftStG ausgestellten internationalen Zulassungsschein aus diesem Bereich ausgeführt oder verbracht werden sollen, besteht für die Befristung kein Bedürfnis, weil diese Fahrzeuge regelmäßig innerhalb von zehn Tagen ausgeführt oder verbracht werden. Für Personenkraftfahrzeuge, die von Personen mit Wohnsitz oder gewöhnlichem Aufenthalt im Geltungsbereich des Gesetzes ausgeführt werden sollen, hat sich die Fristkontrolle in der Praxis als undurchführbar erwiesen. Der Anteil dieser Fahrzeuge ist gering. Deshalb soll zur Verwaltungsvereinfachung auf die Befristung verzichtet werden. Statt dessen wird eine Absicherung bei der Ausgabe der Kennzeichen, die künftig eine andere Form erhalten und von den Zulassungsbehörden zugeteilt werden sollen, angestrebt. Wird festgestellt, daß ein Fahrzeug mit besonderem Kennzeichen statt ausgeführt oder verbracht zu werden im Geltungsbereich des Gesetzes benutzt wird, so wird die Steuer nacherhoben.

§ 2 Nr. 10 bis 13 — Steuerbefreiungen für gebietsfremde Fahrzeuge

Sämtliche Änderungen dienen der erforderlichen Umstellung überholter Begriffe auf die neuen Begriffe gebietsfremd, Geltungsbereich des Gesetzes und anderer Staat.

Zu Nummer 4

§ 2 a — Steuererstattung im Huckepackverkehr

Die Vorschrift dient der Förderung des kombinierten Verkehrs der Deutschen Bundesbahn. Es hat sich herausgestellt, daß bei längeren Fahrzeugtransporten auf der Bahn die für eine Erstattung im Jahr erforderlichen 124 Fahrten nicht erreicht werden können. Aufgrund der Erfahrungen ist daher vorgesehen, daß die Fahrtenzahl bei Überschreiten bestimmter Entfernungen je Fahrt zweifach oder dreifach zu rechnen ist.

Zu Nummer 5

§ 3 — Dauer der Steuerpflicht

Mit der Vorschrift, die anstelle der §§ 5 bis 9 KraftStG 1972 tritt, wird die Abgrenzung der Steuerpflicht neu geordnet. Bei einheimischen Fahrzeugen knüpfen Beginn und Ende der Steuerpflicht grundsätzlich an die verkehrsrechtliche Zulassung an. Nach den hierfür maßgeblichen Vorschriften dürfen Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, von bestimmten Ausnahmen abgesehen, auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie durch Erteilung einer Betriebserlaubnis und durch Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens zum Verkehr zugelassen sind (§ 18 Abs. 1 StVZO). Entfallen die Voraussetzungen für die Zulassung, z. B. wenn das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr gezogen oder vorübergehend stillgelegt wird (§ 27 Abs. 5 und 6 StVZO), bei der Zwangsabmeldung (§ 17 Abs. 1 und 2 StVZO, § 16 des Gesetzes) oder bei der Veräußerung des Fahrzeuges (§ 27 Abs. 3 StVZO), so endet die Steuerpflicht grundsätzlich mit dem Wegfall der Voraussetzungen für die Zulassung. Mit der erneuten Zulassung zum Verkehr beginnt eine neue Steuerpflicht.

Bei gebietsfremden Fahrzeugen sind Beginn und Ende der Steuerpflicht durch die Dauer des Aufenthalts im Geltungsbereich des Gesetzes begrenzt, bei der widerrechtlichen Benutzung durch die Dauer der Benutzung und bei roten Kennzeichen durch die zugelassene Dauer der Benutzung.

Die Frage, ob und wann angefangene Kalendertage steuerlich zu berücksichtigen sind, richtet sich nach § 11 Abs. 5.

Die Absätze 3 bis 5 enthalten Spezialvorschriften für einheimische Fahrzeuge, z. B. bei Eintritt und Beendigung von Steuerbefreiungen, bei Außerbetriebsetzung und bei Veräußerung.

In § 3 wird schließlich eine neue Mindestbesteuerung für die Dauer eines Monats bestimmt, und zwar

— bei einheimischen Fahrzeugen nach dem Beginn der Steuerpflicht,
— bei Fahrzeugen, die entgegen den Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung zweckfremd benutzt werden,
— bei Fahrzeugen, die widerrechtlich benutzt werden und
— bei roten Kennzeichen.

§ 4 — Entstehung der Steuer

Die Vorschrift knüpft die Entstehung der Steuer an den sich aus § 3 ergebenden Beginn der Steuerpflicht, bei wiederkehrenden Entrichtungszeiträumen an den Beginn des jeweiligen Entrichtungszeitraums.

§ 5 — Steuerschuldner

Die Vorschrift entspricht im wesentlichen dem geltenden Recht. Bei der Veräußerung eines einheimischen Fahrzeugs endet die Steuerschuldnerschaft des Veräußerers mit seiner Steuerpflicht. Seine Steuerschuldnerschaft für die während seiner Steuerpflicht entstandenen Steueransprüche bleibt unberührt.

Zu Nummer 6

§ 10 — Bemessungsgrundlage

Die Änderungen in Nummer 1 und 2 der neuen Vorschrift sind formaler Natur. Die Bestimmungen entsprechen dem geltenden Recht. Sattelzugmaschinen und Sattelanhänger sind auch hiernach weiterhin getrennt zu versteuern.

Der Begriff des Personenkraftwagens richtet sich nach Wegfall des bisherigen Absatzes 2 aufgrund des § 1 a Abs. 2 nunmehr nach den verkehrsrechtlichen Vorschriften. Nach § 15 d Abs. 1 Nr. 1 StVZO ist ein Kraftomnibus ein nach Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Personen bestimmtes Fahrzeug mit mehr als acht Fahrgastplätzen. Dadurch ist auch der Begriff des Personenkraftwagens negativ bestimmt. Nach § 23 Abs. 1 StVZO sind ferner bei der Zuteilung des amtlichen Kennzeichens als Personenkraftwagen auch Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2,8 t zu bezeichnen, die nach ihrer Bauart und Einrichtung geeignet und bestimmt sind, wahlweise vorwiegend der Beförderung von Personen oder vorwiegend der Beförderung von Gütern zu dienen, und die außer dem Führersitz Plätze für nicht mehr als acht Personen haben (Kombinationskraftwagen). Dreiradkraftfahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen, gelten gleichfalls als Personenkraftwagen.

Der bisherige Absatz 4 ist im Hinblick auf die neue Steuerermäßigungsvorschrift in § 11 Abs. 2 entfallen.

Zu Nummer 7

§ 11 — Steuersatz

Durch Absatz 1 Nr. 2 wird der Steuersatz für Personenkraftwagen von jährlich 14,40 DM je 100 ccm Hubraum auf 15 DM angehoben, um die Minderungen des Steueraufkommens durch verschiedene Änderungen auszugleichen. Eine Erhöhung des Gesamtaufkommens für fiskalische Zwecke ist damit nicht verbunden. Die übrigen Änderungen in den Absätzen 1, 3 und 4 sind redaktioneller Art oder Folgeänderungen.

Durch die Neufassung des Absatzes 2 wird die bisherige Steuervergünstigung für Elektrofahrzeuge in § 10 Abs. 4 in eine Steuerermäßigung von 50 v. H. umgewandelt. Die in § 11 Abs. 2 wegfallende Steuerermäßigung für Anhänger zur Durchführung von Schwer- und Großraumtransporten ist aufgrund der auch für diese Fälle zulässigen Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger (§ 11 a) entbehrlich geworden.

Im neuen Absatz 5 wird bestimmt, ob und wann angefangene Kalendertage der Steuerpflicht bei Berechnung der Steuer zu berücksichtigen sind.

Zu Nummer 8

§ 11 a — Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger

Durch diese Vorschrift wird die Anhängerbesteuerung an ähnliche Regelungen in den meisten Nachbarstaaten angepaßt. Hierdurch sollen Wettbewerbsnachteile der eigenen Unternehmer im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und im Verkehr mit Überseecontainern vermindert werden.

Die vorgesehene Sonderregelung wird nur auf Antrag zugelassen. Im übrigen bleibt die geltende Anhängerbesteuerung unberührt. Die Sonderregelung besteht aus zwei Elementen. Der Fahrzeughalter kann beantragen, daß für einen bestimmten Anhänger die Steuer nicht erhoben wird, weil dieser ausschließlich hinter Kraftfahrzeugen verwendet werden soll, für die eine um einen Anhängerzuschlag erhöhte Steuer erhoben wird. In diesem Fall wird dem Anhänger ein grünes Kennzeichen zugeteilt und die Steuer nicht erhoben. Das zweite Element besteht darin, daß derselbe oder ein anderer Fahrzeughalter beantragen kann, daß für ein bestimmtes Kraftfahrzeug eine um einen Anhängerzuschlag erhöhte Steuer erhoben wird. Der Anhängerzuschlag berechtigt zum Mitführen von eigenen oder fremden Anhängern, für die Steuer nicht erhoben wird. Seine drei Stufen richten sich nach dem Gesamtgewicht des schwersten mitgeführten Anhängers (bei Sattelanhängern nach Abzug der Sattellast). Die Kontrolle obliegt der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr. Vorsorglich enthält das Gesetz eine Ermächtigung, die Kraftfahrzeuge, für die ein Anhängerzuschlag entrichtet wird, besonders kennzeichnen zu lassen. Kraftfahrzeuge, für die eine um einen Anhängerzuschlag erhöhte Steuer erhoben wird, dürfen auch andere als die freigestellten Anhänger mitführen. Dagegen muß für einen unter die Sonderregelung fallenden Anhänger die Steuer für mindestens einen Monat erhoben werden, wenn er hinter einem Kraftfahrzeug mitgeführt wird, für das ein Anhängerzuschlag nicht erhoben wird.

Zu Nummer 9

Die Fälligkeit der Steuer richtet sich nach § 220 Abs. 2 AO 1977. Die Vorschriften des § 12 sind daher entbehrlich.

Zu Nummer 10

§ 13 — Entrichtungszeitraum

Die Änderungen des Absatzes 2 sind das Kernstück der mit der Gesetzesänderung angestrebten Verwaltungsvereinfachung. Hiernach ist die Steuer für Pkw und kleinere Nutzfahrzeuge künftig nur noch jährlich in einem Betrag zu entrichten. Für größere Nutzfahrzeuge wird die Möglichkeit zur halb- oder vierteljährlichen Entrichtung erheblich eingeschränkt und der monatliche Entrichtungszeitraum aufgehoben. Hierdurch wird der Aufwand für mehr als die Hälfte aller Buchungen, Zahlungen und Mahnungen eingespart. Die Klausel über die Zulässigkeit eines Wechsels des Entrichtungszeitraums ist den Bedürfnissen der EDV angepaßt worden.

Der letzte Satz im bisherigen Absatz 3 ist als Folgewirkung des neuen § 1 Abs. 1 Nr. 4 entfallen.

Durch den neuen Absatz 4 sind die erforderlichen Regelungen dafür getroffen worden, wann und wie die Steuer für einen nach Tagen berechneten Zeitraum zu entrichten ist. Soweit der Zeitpunkt der Beendigung der Steuerpflicht nicht feststeht, soll die tageweise Berechnung der Steuer die Zusammenlegung von Fälligkeitsterminen ermöglichen. Im übrigen war die tageweise Berechnung für die Fälle festzulegen, in denen die Beendigung der Steuerpflicht feststeht, insbesondere soweit das Gesetz die Mindestbesteuerung für einen Monat (§ 3 Abs. 1 und 2 und § 11 a Abs. 4) oder eine Neufestsetzung bei Beendigung der Steuerpflicht (§ 14 Abs. 2 Nr. 2) vorschreibt. Durch die Einführung der tageweisen Steuerberechnung für die Abschlußfestsetzung wird zugleich die Grundlage für die tageweise Erstattung der Steuer bei Beendigung der Steuerpflicht geschaffen. Die Bestimmungen des bisherigen Absatzes 4 über das Aufgeld sind in den Absatz 2 übernommen worden.

Der neue Absatz 5 schreibt eine Abrundung der zu entrichtenden Steuer mit Ausnahme der Jahressteuer auf volle Deutsche Mark vor. Durch die Neufassung entfällt zugleich die bisherige allgemeine Mindestbesteuerung für einen Monat, die sich mit der tageweisen Erstattung der Steuer nicht vereinbaren ließe. Im Zusammenhang hiermit steht auch die Streichung des Absatzes 6.

Zu Nummer 11

§ 14 — Steuerfestsetzung und Steuererstattung

Die Vorschrift tritt an die Stelle des § 12 KraftStDV 1961 und des § 14 KraftStG 1972. Absatz 1 stimmt im wesentlichen mit dem geltenden Recht überein.

In Absatz 2 wird neu geregelt, in welchen Fällen die Steuer neu festzusetzen ist. Anlaß hierfür waren die Urteile des Bundesfinanzhofs vom 26. April 1972 — II R 20/68 — (BStBl II S. 866) und vom 28. Januar 1976 — II R 98/74 — (BStBl II S. 390). Nach dem Urteil vom 26. April 1972 fehlt im geltenden Recht im Hinblick auf den vorgeschriebenen unbegrenzt und automatisch in die Zukunft wirkenden Steuerbescheid eine gesetzliche Regelung über einen besonderen Bescheid bei Beendigung der Steuerpflicht, in dem die Höhe der im letzten Entrichtungszeitraum bis zur Beendigung der Steuerpflicht noch geschuldeten und der etwa zuviel gezahlten und zu erstattenden Steuer bestimmt wird. Nach dem Urteil vom 28. Januar 1976 ist das Gesetz im Hinblick auf die Art des Steuerbescheids insofern unvollständig, als es nicht regelt, ob das Finanzamt von sich aus ohne Zustimmung des Steuerpflichtigen einen Fehler, dessen Beseitigung die Festsetzung einer höheren Steuer — oder überhaupt einer Steuer — rechtfertigen würde, mit Wirkung für die Zukunft zu beseitigen hat. Diese Gesetzeslücken sind durch den neuen Absatz 2 ausgefüllt worden.

Ganz besondere Bedeutung kommt der obligatorischen Neufestsetzung der Steuer bei Beendigung der Steuerpflicht zu. Für den Steuerbescheid gelten die Vorschriften der Abgabenordnung, insbesondere § 155 AO 1977. Überzahlte Steuern sind nach § 37 Abs. 2 AO 1977 von Amts wegen zu erstatten. Da die Steuer bei der Neufestsetzung nach § 13 Abs. 4 des Gesetzes für einen nach Tagen zu berechnenden Zeitraum zu entrichten ist, wird mit dem vorgesehenen Abschlußbescheid anstelle der bisherigen Steuererstattung für volle Monate die tageweise Erstattung bei Beendigung der Steuerpflicht eingeführt. Hierbei ist zu beachten, daß nach § 11 Abs. 5 bei Berechnung der Steuer der letzte Tag der Steuerpflicht nicht mitzurechnen ist, so daß auch die für diesen Tag entrichtete Steuer erstattet wird.

Eine besondere Vorschrift über die Erstattung der Kraftfahrzeugsteuer ist danach entbehrlich geworden und mit der Neufassung des § 14 entfallen.

Absatz 4 ersetzt die bisherige Regelung für die Standortverlegung in § 16 KraftStDV. Danach ist künftig entsprechend der Aktenabgabe bei den Veranlagungssteuern zu verfahren. Der bisherige Steuerbescheid gilt grundsätzlich weiter. Das bisher zuständige Finanzamt übersendet dem zuständig gewordenen Finanzamt, sobald ihm dieses die Standortverlegung mitgeteilt hat, die Akten und einen Kontoauszug. Das zuständig gewordene Finanzamt übernimmt die Besteuerung in vollem Umfang und teilt dem Steuerpflichtigen den Wechsel der Zuständigkeit mit. Durch die Neuregelung vereinfacht sich das Verfahren für Verwaltung und Steuerpflichtige. Absatz 5 bestimmt, daß die Landesregierungen durch Rechtsverordnung die unbefristete Festsetzung der Steuer den Zulassungsbehörden übertragen können. Hierdurch wird im Kraftfahrzeugsteuergesetz eine Grundlage für die in einigen Ländern praktizierte Erstversteuerung durch die Zulassungsbehörden geschaffen.

Zu Nummer 12

§ 15 — Nachweis der Besteuerung

Die Neufassung eröffnet die Möglichkeit, auf Landesebene die Zulassung von der Entrichtung der Steuer für den ersten Entrichtungszeitraum abhängig zu machen und die Entrichtung bei den für die Zulassungsbehörden zuständigen Kassen anzuordnen.

Der Deutsche Städtetag und der Deutsche Landkreistag halten eine Einschaltung kommunaler Zulassungsbehörden bei der Erstversteuerung nicht für zweckmäßig und lehnen daher die in § 14 Abs. 5 und § 15 des Gesetzentwurfs insoweit vorgesehenen Ermächtigungen für die Länder ab. Im wesentlichen wird befürchtet, daß den Zulassungsbehörden nicht tragbare Mehrbelastungen erwachsen. Die bezeichneten Vorschriften geben den Landesregierungen jedoch nur die Möglichkeit, bei einem regionalen Bedürfnis durch Rechtsverordnung eine begrenzte Mitwirkung der Zulassungsbehörden bei der Erstversteuerung einzuführen. Die Belange der Zulassungsbehörden wären durch die Beteiligung der für sie zuständigen Ressorts an der jeweiligen Rechtsverordnung sichergestellt. Es ist auch damit zu rechnen, daß von den Ermächtigungen nur vorsichtig Gebrauch gemacht wird.

Zu Nummer 13

§ 16 — Abmeldung von Amts wegen

Durch die Neufassung werden auch die Finanzämter zur Abmeldung von Amts wegen ermächtigt. Insoweit soll der Finanzrechtsweg ausnahmsweise nicht gegeben sein. Da die Finanzämter hier anstelle der Gemeindebehörden Aufgaben der allgemeinen Verwaltung wahrnehmen, ist die Anwendung des Verwaltungsverfahrensgesetzes und die Eröffnung des Verwaltungsrechtswegs vorgesehen. Im Interesse einer besseren Effektivität wird die aufschiebende Wirkung von Widerspruch und Anfechtungsklage ausgeschlossen. Von einer Intensivierung der Abmeldung von Amts wegen in geeigneten Fällen kann eine Verbesserung der Zahlungsbereitschaft und damit eine Arbeitserleichterung erwartet werden. Wie weit die Polizei im Rahmen der Amts- und Vollzugshilfe bei der Verwaltungsvollstreckung eingesetzt wird, bleibt den Ländern überlassen.

Zu Nummer 14

§ 17 — Ermächtigungen

Die neuen Nummern 7 bis 9 in § 17 Abs. 1 enthalten drei neue Ermächtigungen für die Bundesregierung zum Erlaß von Rechtsverordnungen. Die erste soll es der Bundesregierung ermöglichen, notwendige bilaterale Vereinbarungen mit anderen Staaten über einen gegenseitigen Kraftfahrzeugsteuerverzicht für Fahrzeuge, die sich vorübergehend im Gebiet des anderen Staates aufhalten, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in geltendes Recht umzusetzen. Diese Ermächtigung läßt auch Verhandlungen mit der DDR über einen gegenseitigen Verzicht auf die Kraftfahrzeugsteuer und die entsprechenden in der DDR und in Berlin (Ost) erhobenen Abgaben zu. Die zweite Ermächtigung setzt die Bundesregierung in den Stand, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates einer diskriminierenden Besteuerung einheimischer Fahrzeuge in einem anderen Staat durch entsprechende Erhöhung der Steuersätze für die im anderen Staat zugelassenen Fahrzeuge beim vorübergehenden Aufenthalt im Bundesgebiet einschließlich Berlin (West) schnell und wirksam entgegenzutreten. Die letzte Ermächtigung erlaubt eine besondere Kennzeichnung von Zugfahrzeugen bei der neuen Anhängerregelung für den Fall, daß die bestehenden Kontrollmöglichkeiten nicht ausreichen.

Zu Nummer 15

§ 18 — Aussetzung der Steuer

Durch diese Vorschrift wird der Bundesminister der Finanzen unter besonderen Bedingungen ermächtigt, die Erhebung der Steuer für Fahrzeuge, die in einem anderen Staat zugelassen sind, bis zu einem Jahr auszusetzen, sobald Verhandlungen über einen gegenseitigen Steuerverzicht aufgenommen worden sind. Die Vorschrift gilt auch im Verhältnis zur DDR.

§ 19 — Sonderregelung für bestimmte Behinderte

Die Vorschrift enthält eine Besitzstandsklausel für die Körperbehinderten, denen die Steuer bei Inkrafttreten des Gesetzes nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 KraftStG 1972 erlassen war.

§ 20 — Berlin-Klausel

Die Vorschrift enthält die im Kraftfahrzeugsteuergesetz bisher fehlende Berlin-Klausel.

Zu Artikel 2

Überleitung von gesetzlichen Änderungen

Nach der Überleitungsvorschrift sollen bestimmte Änderungen (z. B. beim Entrichtungszeitraum, Erhöhung der Steuer) erst nach Beendigung des beim Inkrafttreten des Gesetzes laufenden Entrichtungszeitraums wirksam werden. Dies gilt nicht für neue Steuerbefreiungen (z. B. für Behinderte) und die Sonderregelung für Anhänger. Die Steuer ist im übrigen solange entsprechend dem bisherigen Steuerbescheid weiter zu entrichten, bis ein neuer Bescheid erteilt wird.

Zu Artikel 3

Durch die Änderungen des Güterkraftverkehrsgesetzes soll eine Rechtsgrundlage dafür geschaffen werden, daß die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr zur Vermeidung von Mißbräuchen überwachen kann, ob die Voraussetzungen für die Steuerbefreiung im Zustell- und Abholdienst des kombinierten Verkehrs (§ 2 Nr. 7 a des Gesetzentwurfs) und für die Steuervergünstigungen bei der Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger (§ 11 a des Gesetzentwurfs) eingehalten werden. Die Überwachung soll durch Kontrollmitteilungen im Rahmen der bereits verkehrsrechtlich vorgeschriebenen Verkehrskontrollen vorgenommen werden.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 5

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Zu den Eingangsworten**

   Die Eingangsworte sind wie folgt zu fassen:

   „Der Bundestag hat mit der Mehrheit seiner Mitglieder und mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:".

   Begründung

   Artikel 3 des Entwurfs stellt eine Regelung i. S. von Artikel 87 Abs. 3 Satz 2 GG dar, weil die Außenstellen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr bundeseigene Unter- und Mittelbehörden sind.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 2)

   a) Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob nicht Fahrzeuge der Automobilclubs, die ausschließlich der Pannenhilfe dienen, von der Kraftfahrzeugsteuer befreit werden können.

      Begründung

      Die Pannenhilfsfahrzeuge der Automobilclubs leisten in der Regel allen Autofahrern in Not- und Unglücksfällen unentgeltliche Hilfe. Sie dienen damit in nicht unerheblicher Weise auch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Sie erfüllen damit eine Aufgabe, die sonst vom Staat zu erbringen wäre. Diese Fahrzeuge sind bisher gesetzlich nicht von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Im Gesetzgebungsverfahren sollte daher näher geprüft werden, ob eine Befreiung für diese Fahrzeuge nicht geboten ist. Bei dieser Prüfung ist insbesondere zu berücksichtigen, daß eine Steuerbefreiung für diese Fahrzeuge durchaus systemgerecht wäre. Das Kraftfahrzeugsteuerrecht kennt zwar keine allgemeine Steuerbefreiung für im öffentlichen Interesse gehaltene Kraftfahrzeuge, wohl aber eine Reihe von Befreiungen für solche Fahrzeuge, bei denen eine unmittelbare Beziehung zum Straßenverkehr steht (z. B. Polizei, Rettungsdienst, Krankenbeförderung).

   b) **Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe c** (§ 2 Nr. 7 a)

      Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, wie § 2 Nr. 7 a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes geändert werden kann, damit Transportunternehmer, die Behälter, Wechselaufbauten oder Anhänger im kombinierten Verkehr befördern, nicht zu unwirtschaftlichen Fahrzeugeinsätzen deshalb gezwungen werden, weil die Steuerbefreiung nur bei ausschließlicher Verwendung eines Fahrzeugs für Zustell- und Abholfahrten gewährt wird.

   c) **Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d** (§ 2 Nr. 8 a)

      aa) In § 2 Nr. 8 a Satz 3 erster Halbsatz sind die Worte „in jedem Fall" zu streichen.

      Begründung

      Redaktionelle Änderung.

      bb) In § 2 Nr. 8 a ist Satz 5 zu streichen.

      Begründung

      Die Regelung erscheint nicht notwendig und würde in der Praxis zu Verwirrungen führen.

3. **Zu Artikel 1 Nr. 4** (§ 2 a)

   Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob bei weniger als 124 Fahrten im Huckepack-Verkehr die Steuer entsprechend der Fahrtenzahl anteilig zurückerstattet werden kann.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 8** (§ 11 a)

   In § 11 a ist folgender Absatz 5 anzufügen:

   „(5) Artikel I Nr. 2 des Gesetzes des Landes Berlin zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 3. August 1950 (Verordnungsblatt für Groß-Berlin I S. 379) bleibt unberührt."

   Begründung

   Artikel I Nr. 2 des Gesetzes des Landes Berlin zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 3. August 1950 beinhaltet eine Ermächtigung für den Senat von Berlin, bei der Erhebung der Steuer die besonderen Verhältnisse der durch Batteriestrom angetriebenen Fahrzeuge angemessen zu berücksichtigen und die Steuer für Anhänger und Sattelschlepperanhänger bis auf weiteres nicht zu erheben. Die Ermächtigung gilt bisher unverändert fort (Artikel 4 Abs. 2 des Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 19. Dezember 1960 [BGBl. I S. 1005]). Auf ihrer Grundlage hat der Senat erst am 24. Januar 1978 eine Verordnung erlassen, welche die bisher bestehende Ausnahmeregelung wesentlich einengt.

   Der vorliegende Gesetzentwurf enthält in § 11 a selbst eine Sonderregelung für das Nichterheben der Steuer bei Kraftfahrzeuganhängern. Es kann dadurch zweifelhaft werden, ob daneben noch

die Berliner Sonderregelung Bestand hat. Die vorgeschlagene Ergänzung des § 11 a dient der Beseitigung dieses Zweifels.

5. **Zu Artikel 1 Nr. 12** (§ 15)

a) In § 15 Abs. 1 Satz 3 sind nach dem Wort „Ermächtigung" die Worte „durch Rechtsverordnung" einzufügen.

Begründung

Notwendige Klarstellung im Hinblick auf Artikel 80 Abs. 1 Satz 4 GG.

b) § 15 Abs. 2 ist wie folgt zu ändern:

aa) Satz 1 ist eingangs wie folgt zu fassen:

„Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, daß . . .".

bb) Satz 3 ist wie folgt zu fassen:

„Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die zuständigen obersten Landesbehörden übertragen."

Begründung

Die Bestimmung, daß in den Fällen des § 15 Abs. 1 Nr. 1 und des § 14 Abs. 5 die Steuer oder ein entsprechender Betrag bei der Zulassungsbehörde oder einer für die Zulassungsbehörde zuständigen öffentlichen Kasse einzuzahlen ist, hat Außenwirkung gegenüber den Steuerpflichtigen. Davon geht offensichtlich auch die Bundesregierung aus, wie aus § 15 Abs. 2 Satz 3 in der Fassung des Entwurfs ersichtlich ist. Die Bestimmung muß daher in Form einer Rechtsverordnung erfolgen.

Zum Erlaß einer solchen kann nur die Landesregierung, nicht ein Landesminister ermächtigt werden (Artikel 80 Abs. 1 Satz 1 GG). Der Landesregierung sollte aber eine Delegationsbefugnis eingeräumt werden.

6. **Zu Artikel 1 Nr. 13** (§ 16)

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob nicht der in § 16 Abs. 1 Satz 3 vorgesehene Ausschluß der aufschiebenden Wirkung von Widerspruch und Anfechtungsklage gegen den Abmeldungsbescheid entfallen sollte.

Begründung

Die für den Regelfall in § 80 Abs. 1 VwGO vorgeschriebene aufschiebende Wirkung von Widerspruch und Klage ist eine Fundamentalnorm des Verwaltungsprozeßrechts und stellt eine adäquate Ausprägung des in Artikel 19 Abs. 4 GG verankerten Anspruchs des Bürgers auf Gewährleistung effektiven Rechtschutzes dar. Nur überwiegende öffentliche Belange können es rechtfertigen, den Rechtsschutzanspruch des Grundrechtsträgers einstweilen zurückzustellen, um unaufschiebbare Maßnahmen im Interesse des allgemeinen Wohls rechtzeitig in die Wege zu leiten (vgl. insbesondere BVerfGE 35, 382, 401 f). Es begegnet erheblichen Zweifeln, ob das in der Begründung des Entwurfs angeführte Interesse an einer besseren Effektivität des Zwangsabmeldungsverfahrens und die hiervon zu erwartende Arbeitserleichterung als ein solcher überwiegender öffentlicher Belang angesehen werden können. Insoweit ist darauf hinzuweisen, daß dem öffentlichen Interesse an schleuniger Beitreibung der Steuer wie auch sonst im Abgabenrecht bereits dadurch Rechnung getragen wird, daß der Klage und dem außergerichtlichen Rechtsbehelf gegen den Kraftfahrzeugsteuerbescheid selbst keine aufschiebende Wirkung zukommen. Demgegenüber kann die Zwangsabmeldung mit sofortiger Wirkung einen erheblichen Eingriff in die Rechtssphäre des Bürgers bewirken. Gegen diesen Eingriff sollte der vorgängige Rechtsschutz nach Möglichkeit nicht abgeschnitten werden.

Der Ausschluß der aufschiebenden Wirkung wird zudem die Folge haben, daß sich die Verwaltungsgerichte in Zukunft mit einer Vielzahl von Anträgen auf vorläufigen Rechtsschutz in diesem Bereich zu befassen haben werden. Dies steht mit dem von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf eines Gesetzes zur Entlastung der Gerichte in der Verwaltungs- und Finanzgerichtsbarkeit (BR-Drucksache 276/77) nicht in Einklang.

7. **Zu Artikel 1 Nr. 15**
(Eingangsworte und §§ 18 bis 20)

a) Im Eingangssatz sind die Worte „§§ 18 bis 20" durch die Worte „§§ 18 und 19" zu ersetzen; § 20 ist zu streichen.

Begründung

Bei ehemaligem Reichsrecht, das gemäß Artikel 124, 125 des Grundgesetzes in Berlin fortgilt, ist die Einfügung einer Berlin-Klausel unüblich.

b) § 19 ist wie folgt zu fassen:

„§ 19

Sonderregelung für bestimmte Behinderte

Behinderte, bei denen im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom .... die Voraussetzungen zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Dezember 1972 (BGBl. I S. 2209) anerkannt waren, gelten im Sinne des § 2 Nr. 8 a dieses Gesetzes als in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr

erheblich beeinträchtigt, solange sie in ihrer Erwerbsfähigkeit nicht nur vorübergehend um mindestens 50 vom Hundert gemindert sind."

Begründung

Die vorgesehene Sonderregelung erfaßt lediglich diejenigen Behinderten, denen im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes die Kraftfahrzeugsteuer tatsächlich erlassen war. Sie erfaßt hingegen nicht die Behinderten, die zwar zum Personenkreis des § 3 Abs. 1 Nr. 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Dezember 1972 (BGBl. I S. 2209) gehören, im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom ...... jedoch über kein amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug verfügen. Die vorgesehene Besitzstandsklausel ist daher unzureichend und im Sinne des Vorschlags zu erweitern.

8. **Zu Artikel 4**

Es ist folgender Satz anzufügen:

„Rechtsverordnungen, die aufgrund des Kraftfahrzeugsteuergesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes."

Begründung

Entsprechend der bisherigen Übung ist in Gesetzen, durch die altes Reichsrecht geändert wird, das die Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen enthält, die Berlin-Klausel entsprechend zu ergänzen.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Zu 1. (Eingangsworte)

Dem Änderungsvorschlag wird widersprochen. Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, daß es sich bei den Außenstellen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr nicht um Mittel- oder Unterbehörden im Sinne des Artikel 87 Abs. 3 Satz 2 GG handelt.

Zu 2. a) (Artikel 1 Nr. 3 — § 2 —)

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates, daß die Pannenhilfsfahrzeuge durch ihre Hilfe in Not- und Unglücksfällen in nicht unerheblicher Weise der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs dienen. Die Pannenhilfe fällt jedoch nicht unter die Befreiungsvorschriften des § 2 Nr. 4 KraftStG, die für Fahrzeuge zur ausschließlichen Verwendung in bestimmten Bereichen der Notfallhilfe und der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit geschaffen wurden. Es ist deshalb bereits seit längerem mit den Finanzministern (-senatoren) der Länder geprüft worden, ob eine zusätzliche Befreiungsvorschrift für Straßenwachtfahrzeuge (Pannenhilfsfahrzeuge) der Automobilclubs in Betracht kommt. Hierbei hat sich die Mehrheit der Länder wiederholt gegen eine solche Ausweitung der Befreiungsvorschriften ausgesprochen, weil in diesem Fall neben erheblichen Abgrenzungsschwierigkeiten im besonderen Maße die Gefahr weitgehender Berufungen eintreten würde.

Die gewünschte Steuerbefreiung müßte zur Abgrenzung gegenüber konkurrierenden gewerblichen Dienstleistungen (z. B. Abschlepp- und Reparaturdienste) von zusätzlichen Voraussetzungen abhängig gemacht werden. In Betracht kämen z. B. die Unentgeltlichkeit der Hilfe, ihre Beschränkung auf Notfälle, die Hilfe für jedermann und die Gemeinnützigkeit des Trägers des Hilfsdienstes.

Die Automobilclubs werden jedoch in erster Linie für ihre Mitglieder aufgrund der von diesen gezahlten Mitgliedsbeiträge tätig. Eine Abgrenzung müßte auch gegenüber den vielfach auf regionaler Ebene entstandenen Hilfsclubs, die schon jetzt über zahlreiche Pannenhilfsfahrzeuge verfügen und in der Regel nur gegen Entgelt tätig werden, vorgenommen werden. Dies würde eine zusätzliche Überwachung erfordern.

Die Bundesregierung befürchtet darüber hinaus, daß die gewünschte Befreiung eine Signalwirkung für den umfangreichen Bereich der caritativen und anderen sozialen Dienste sowie der sonstigen gemeinnützigen Organisationen und Institutionen, denen die Pannenhilfsdienste vorrangig vergleichbar sind, auslösen würde. Sie hält daher an ihrer Auffassung fest, daß die Pannenhilfsfahrzeuge der Automobilclubs nicht von der Kraftfahrzeugsteuer freigestellt werden sollten.

Zu 2. b)
(Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe c — § 2 Nr. 7 a —)

Die Bundesregierung wird die Frage im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens prüfen.

Zu 2. c)
(Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d — § 2 Nr. 8 a)

Die Bundesregierung hat gegen die vorgeschlagenen Streichungen keine Bedenken.

Zu 3. (Artikel 1 Nr. 4 — § 2 a —)

Die Bundesregierung wird die Frage im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens prüfen.

Zu 4. (Artikel 1 Nr. 8 — § 11 a —)

Die Bundesregierung hat gegen die vorgeschlagene Ergänzung keine Bedenken.

Zu 5. (Artikel 1 Nr. 12 — § 15 —)

Die Bundesregierung hat gegen die vorgeschlagenen Änderungen keine Bedenken.

Zu 6. (Artikel 1 Nr. 13 — § 16 —)

Die Bundesregierung wird die Frage im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen.

Zu 7. a) (Artikel 1 Nr. 15 — §§ 18 bis 20 —)

Die Bundesregierung stimmt zu, daß in dem einzufügenden § 20 der Satz 1 entfällt. Dem weitergehenden Vorschlag stimmt sie nicht zu:

§ 20 soll eine mindestens auf die künftigen Rechtsverordnungen bezogene Berlin-Klausel werden. Eine solche ist auch in teils noch vorkonstitutionellen Gesetzen durchaus zweckmäßig, damit die späteren Rechtsverordnungen nicht in ihrer Berlin-Klausel ein anderes Gesetz zitieren müssen als in ihrer Eingangsformel. Entsprechend ist z. B. auch bei der Gewerbeordnung — vgl. deren § 156, Fassung der Bekanntmachung vom 1. Januar 1978, (BGBl. I S. 97, 137) — unlängst verfahren worden.

Zu 7. b) (Artikel 1 Nr. 15 — § 19 —)

Durch die Sonderregelung für bestimmte Behinderte sollen Schwerkriegsbeschädigte und gleichgestellte Personen, denen die Steuer im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes voll erlassen ist, in den

Fällen nicht schlechtergestellt werden, in denen eine nicht nur vorübergehende erhebliche Beeinträchtigung ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr nicht gegeben ist. Dadurch soll sichergestellt werden, daß dieser sich aus Altersgründen ständig verringernde Personenkreis die gewährte Vergünstigung nicht verliert. Im Hinblick auf die verbesserte Neuregelung und die erstrebte einheitliche Behandlung erblickt die Bundesregierung keine unzumutbare Härte darin, daß Schwerkriegsbeschädigte und gleichgestellte Personen, denen im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes die Steuer nicht erlassen ist, wie alle anderen Behinderten nach der neuen Steuerbefreiung behandelt werden. Die Bundesregierung hält es jedoch in Anlehnung an den Änderungsvorschlag für geboten, daß in § 19 die Worte „dieses Gesetzes" durch die Worte „des Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom . . ." ersetzt werden.

Zu 8. (Artikel 4)

Dem Vorschlag wird widersprochen.

Die Ermächtigung wird zwar durch dieses Gesetz erweitert. Das Gesetz, das sie „enthält", wird aber das Kraftfahrzeugsteuergesetz sein, und zwar im rechtssystematischen und zitiertechnischem Sinn. Dasselbe Kraftfahrzeugsteuergesetz wird dann auch eine verordnungsbezogene Berlin-Klausel aufweisen (§ 20, vgl. oben zu 7. a), und diese wird in den künftigen Rechtsverordnungen je in deren Berlin-Klausel anzuführen sein. Deshalb bedarf das vorliegende Änderungsgesetz in seiner eigenen Berlin-Klausel (Artikel 4) nicht des Satzes 2.

